Deutscher Bundestag **Drucksache 17/5326**

17. Wahlperiode 01. 04. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katrin Werner, Sabine Leidig, Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/5032 –

Gefährdung des Mittelmoseltals durch das Verkehrsprojekt B50 neu

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesstraße B50 neu soll das Autobahnkreuz Wittlich mit dem Flughafen Hahn und weiter mit Rheinböllen verbinden. Die B50 neu ist bereits seit 1968 in Planung und sollte ursprünglich als NATO-Trasse fungieren, die die Militärflugplätze in Eifel und Hunsrück anbindet. Bis heute wird vor allem die Anbindung der westlichen Nordseehäfen mit dem Rhein-Main Gebiet als vorrangiges Ziel angegeben.

Teil dieser Strecke ist die Hochmoselbrücke, die in einer Höhe von 158 Metern mit vier Fahrstreifen und zwei Standstreifen bei Ürzig über die Mosel führen soll. In diesem Bauabschnitt an der Mittelmosel liegt eines der bedeutenden Weinanbaugebiete der Bundesrepublik Deutschland, nämlich der längste Riesling-Steillagenweinberg der Welt.

Die gewählte Trassenführung bringt große Gefahren für Bevölkerung und Wirtschaft mit sich, da die Weinhänge auf der rechten Seite instabil sind. Dem Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz sind diese Probleme seit langem bekannt. In einer Veröffentlichung warnen sie sogar davor, dass diese Rutschungen bei Straßenbaumaßnahmen erhebliche Schäden und Mehrkosten in Millionenhöhe verursachen würden (www.lgb-rlp.de/mittelmosel.98.html).

Die letzte offizielle Kostenschätzung für das Gesamtprojekt lag bei 330 Mio. Euro (www.hochmoseluebergang.rlp.de/kosten.html). Die geplanten Kosten für den Brückenbau liegen zurzeit bei 128,5 Mio. Euro. Laut der neuesten Studie der Landesregierung wird der Kosten-Nutzen-Faktor des gesamten Bauprojekts mit 1,8 ausgewiesen (http://material.pro-mosel.de/KN-00.pdf).

1. Welche verkehrstechnische Bedeutung sieht die Bundesregierung heute noch in dem Bau des Hochmoselübergangs, wenn aktuelle Studien nur noch ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1,8 ausweisen?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 30. März 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

a) Inwieweit sind in diesen Berechnungen mögliche wirtschaftliche Einbußen für den Tourismus und den Weinbau berücksichtigt worden, die durch den Brückenbau eintreten könnten?

b) Inwieweit wurde bei dieser Analyse berücksichtigt, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn rückläufige Passagierzahlen aufweist?

c) In welcher Höhe sind jährliche Unterhaltskosten für die Hochmoselbrücke mit eingerechnet?

Die B 50 stellt, gemeinsam mit der im Dezember 2002 fertig gestellten A 60 von der Bundesgrenze (B/D) bis Wittlich, eine verkehrlich wichtige West-Ost-Verbindung im Land Rheinland-Pfalz dar. Sie ist ein bedeutsames Teilstück der internationalen Verbindung zwischen den Wirtschaftsräumen Lüttich/Brüssel sowie Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam (mit den Nordseehäfen) und dem südwestdeutschen Wirtschaftsraum, insbesondere dem Rhein-Main-Gebiet. Für das Land Rheinland-Pfalz ist die B 50 eine wichtige Verkehrsachse, die die Regionen Eifel, Mosel und Hunsrück miteinander verbindet. Daneben ist sie die wichtigste Anbindung des Flughafens Frankfurt-Hahn.

Die Bewertung auf der Grundlage der Verkehrsprognose, wie sie auch der gerade abgeschlossenen Bedarfsplanüberprüfung des Bundes zugrunde lag, sowie der aktualisierten Kostenwerte ergab ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,8. Dabei wurde eine eher zurückhaltende Entwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn zugrunde gelegt.

Soweit sich die Entwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn mittel- bis langfristig positiver als in dieser Bewertung angenommen darstellt, wird das NKV entsprechend steigen.

Somit ist die Bauwürdigkeit weiterhin gegeben.

Mögliche wirtschaftliche Einbußen für den Tourismus wurden im Planfeststellungsverfahren behandelt. Kernaussage des Gutachtens war, dass in einer Gesamtbetrachtung dem Fremdenverkehr durch den Bau des Hochmoselüberganges aufgrund der verbesserten Erreichbarkeit bessere Chancen prognostiziert werden, da insgesamt ein höheres Kunden- und Gästepotential erschlossen wird.

Auch die Belange des Weinbaus wurden im Rahmen der Planungs- und Baurechtsphase intensiv geprüft. So wurde und wird der Einfluss der B 50 neu auf Kaltlufteinflüsse und Verschattung durch den Deutschen Wetterdienst (DWD) begutachtet. Soweit hierdurch bedingte Ertragseinbußen gutachterlich nachgewiesen werden, werden diese entsprechend entschädigt.

Bei der Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses fließen die Instandhaltungskosten (für Betrieb und Unterhaltung) nach der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik mit ein. Im Übrigen wird auf die „Gesamtwirtschaftliche Bewertungsmethodik der Bundesverkehrswegeplanung 2003“, veröffentlicht im Internet unter www.bmvbs.de unter Service, Publikationen, verwiesen.

2. Hat dieses Projekt eine militärische Bedeutung für die Bundeswehr bzw. für die NATO-Bündnispartner?

Nein. Ein militärischer Bedarf wurde nicht identifiziert.

3. Welche aktuellen Kostenschätzungen liegen für den Bau der B50 neu einschließlich der Hochmoselbrücke vor?

Die aktuell im Bundeshaushalt veranschlagten Kosten des Vorhabens der B 50 neu zwischen dem AK Wittlich bis zum Anschluss an die bestehende B 50 südlich von Longkamp betragen rund 330 Mio. Euro.

4. Wird der Bund die Gesamtkosten des Projekts tragen, oder haben Dritte Zusagen über eine finanzielle Beteiligung gemacht, und wenn ja, wer, und in welcher Höhe?

Das Land Rheinland-Pfalz übernimmt wegen der besonderen strukturellen Bedeutung und vermiedener Aufwendungen für Landesstraßenbauvorhaben einen Mitfinanzierungsanteil in Höhe von 20 Mio. Euro an den Baukosten.

5. Wer trägt die jährlichen Kosten für den Unterhalt der Hochmoselbrücke?

Der Bund als Baulastträger der Straße.

6. Mit welchem täglichen Verkehrsaufkommen wird gerechnet?

Für den Abschnitt der B 50 neu zwischen Wittlich und Longkamp wurde im Auftrag der Straßenbauverwaltung Rheinland-Pfalz die Verkehrsuntersuchung auf der Grundlage von Verkehrserhebungen von 2008 im Jahr 2009 aktualisiert. Für die Teilstrecke Wittlich–Lösnich wurde eine Verkehrsbelastung in der Prognose für das Jahr 2025 zwischen 23 700 Fz/24 h und 26 100 Fz/24 h ermittelt. Die Prognoseverkehrsbelastung im Bereich des Hochmoselübergangs liegt bei rund 25 100 Fz/24 h. Im Abschnitt Lösnich–Longkamp wird die Verkehrsbelastung in der Prognose für 2025 mit rund 22 500 Fz/24 h beziffert.

Bei der Ermittlung des in Antwort 1 genannten NKV von 1,8 wurde die Bewertung auf der Grundlage der Straßenverkehrsprognose 2025 mit rund 13 000 Fz/24 h angesetzt.

Diese Prognose basiert auf einer großräumigen deutschlandweiten Betrachtung. Die o. g. Verkehrsprognose des Landes betrachtet hingegen den Raum Eifel-Hunsrück und die für den Raum maßgebenden Entwicklungen durch den Flughafen Frankfurt-Hahn und die Ausweitung von Gewerbeflächen.

7. Ist eine Vierspurigkeit verkehrstechnisch notwendig (bitte mit Begründung)?

Aufgrund der Straßennetzgestaltung sowie der in Frage 6 dargelegten Verkehrsprognosen, Aspekten der Verkehrssicherheit und der topografischen Gegebenheiten (Steigungsstrecken) kann eine leistungsfähige Straßenverbindung nach den einschlägigen Regelwerken nur mit einem vierstreifigen Querschnitt erreicht werden.

8. Welchen Einfluss hat die Trassenführung über den Moselsporn auf die dort befindlichen archäologischen und kulturellen Schätze, wie z. B. die Graacher Schanzen oder den keltischen Tempel?

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurden die zuständigen Stellen für Boden- und Kulturdenkmäler beteiligt. Nach dem Planfeststellungsbeschluss, der letztendlich durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes Rechtskraft erlangt hat, wurde die Trassenführung bestätigt. Im Planfeststellungsbeschluss ist lediglich eine Betroffenheit der „Graacher Schanze“ mit dem Ergebnis festgestellt worden, dass der Eingriff kompensiert werden kann.

9. Wie wirkt sich der Bau der Hochmoselbrücke auf den Wasserhaushalt der Weinstöcke aus?

Die Planfeststellungsbehörde sah aufgrund der vorgelegten und mit der Struktur- und Genehmigungsbehörde Nord (Obere Wasserbehörde) abgestimmten wasserwirtschaftlichen Unterlagen keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung des Wasserhaushalts, auch nicht im Bereich der landwirtschaftlichen und weinbaulichen Flächen.

Nach Abschluss aller Rechtsverfahren – und damit auch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens – wurde die Thematik eines „lateralen Wasserzuflusses“ durch Winzer und Bürgerinitiativen aufgegriffen. Die Auftragsverwaltung hat daher das Landesamt für Geologie und Bergbau (LGB) beauftragt, die Auswirkungen des Baus der B 50 neu auf den Wasserhaushalt der Weinbergslagen zwischen Bernkastel-Kues und Zeltingen-Rachtig gutachterlich zu untersuchen. Die Erstellung des Gutachtens erfolgte auf der Grundlage einer umfangreichen Auswertung von Unterlagen und Datenbeständen des LGB und anderer wissenschaftlicher Institutionen.

Die Untersuchung des LGB kommt zu folgendem Ergebnis: „Behauptungen, durch die Trasse des Hochmoselüberganges könne es zu Beeinträchtigungen von so genanntem „Lateralwasser“ mit der Folge einer Austrocknung von Weinbergslagen kommen, können auf Grund der geologischen, bodenkundlichen und hydrologischen Gegebenheiten auf dem Plateau und in den Weinbergslagen zwischen Zeltingen-Rachtig und Bernkastel-Kues aus Sicht des Landesamtes für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz nicht nachvollzogen werden“.

10. Welche Auswirkungen hat der Bau der Hochmoselbrücke auf die bereits existierenden sieben Moselbrücken in der Region?

Es sind zum Teil entlastende verkehrliche Auswirkungen auf die bereits existierenden Moselbrücken zu erwarten.

11. Ist gewährleistet, dass diese in Zukunft saniert werden können oder genießt der Erhalt der Hochmoselbrücke oberste Priorität?

Ungeachtet der durch Entlastungswirkungen grundsätzlich zu erwartenden längeren Nutzungsdauern der Brücken werden anfallende Sanierungsarbeiten an den bestehenden Moselbrücken durch die zuständigen Straßenbaulastträger auf Grundlage der jeweils geltenden straßenrechtlichen Regelungen durchzuführen sein.

12. Wie will die Bundesregierung eine bessere Anbindung des Mittelmoseltales an das Schienennetz gewährleisten?

Das Mittelmoseltal ist über die Schienenverbindung Trier–Koblenz an das Schienennetz angebunden. Die DB Netz AG plant, bis 2015 auf der Strecke Koblenz–Trier–Luxemburg rund 280 Mio. Euro für Erhaltungsmaßnahmen zu investieren. Darüber hinaus ist geplant, die Verbindung in Richtung Luxemburg durch die Herstellung der Zweigleisigkeit zwischen Igel und Igel West zu verbessern.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333